

A Magyar Köztársaság nevében!

A Pécsi Ítéltábla a dr. Dobos Bálint ügyvéd (Budapest, Üllői út 107. I/12.) által képviselt **I.rendű felperes neve** szám alatti lakos I. rendű és **II.rendű felperes neve** ugyanottani lakos II. rendű felpereseknek - a Gobert, Fest és Társai Ügyvédi Iroda (Budapest, Roszelvt tér 7-8., eljárt képviselő: dr. Krisch Imre ügyvéd) által képviselt **alperes neve** szám alatti lakos alperes ellen kártérítés megfizetése iránt a Tolna Megyei Bíróságon indított perében a 2009. október 11. napján kelt 16.P.20.446/2008/21. számú közbenső ítélet ellen az alperes részéről 22. sorszámmal benyújtott fellebbezés folytán meghozta a következő

közbenső ítéletet:

A másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság közbenső ítéletét azzal a pontosítással hagyja helyben, hogy az alperes kártérítési felelősséggel tartozik a felperesekkel szemben a tulajdonát képező és általa irányított modellrepülő 2006. május 13. napján bekövetkezett balesete folytán a felpereseket a szüleik halála miatt ért károkért.

Kötelezi az alperest, hogy 15 napon belül fizessen meg a felpereseknek 12.500 (tizenkettőezer-ötszáz) forint másodfokú perköltséget.

A közbenső ítélet ellen fellebbezésnek helye nincs.

Indokolás

Az alperes a tulajdonát képező XXXX-X 00 típusú repülőmodellel 2006. május 13-án az ő-i repülőtéren megrendezett modellező versenyen vett részt. Az alperes által irányított repülőmodell a bemutató megkezdése után három perccel irányíthatatlanná vált, és a motor magas fordulatszáma mellett a nézők közé zuhant. Ez a folyamat kevesebb, mint két másodperc alatt következett be, ezért a biztonsági üzemmód nem tudott működésbe lépni. A baleset következtében a felperesek szülei életüket veszítették.

A Szekszárdi Városi Ügyészség a 2007. március 19-én kelt KB.1195/2006/15-I. számú határozatával az alperessel szemben halált okozó, foglalkozás körében elkövetett gondatlan veszélyeztetés vétsége miatt indított nyomozást megszüntette. Határozatának indokolása szerint a baleset pontos oka nem állapítható meg, és a nyomozás tovább folytatásától sem várható eredmény.

A felperesek keresetükben 46.000.000 forint kártérítés megfizetésére kérték az alperes kötelezését. Álláspontjuk szerint az alperes, mint a repülőmodell üzemeltetője a fokozott veszéllyel járó tevékenységre vonatkozó szabályok szerint tartozik helyt állni, és magát a felelősség alól - a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül eső elháríthatatlan ok bizonyításával - kimenteni nem tudta. A büntetőeljárás során beszerzett szakértői vélemények ugyan utalnak a repülőmodell irányítását károsan befolyásoló frekvenciazavarra, azt azonban egyik szakértő sem tudta pontosan megállapítani, hogy az honnét származott, és milyen jellegű volt.

Az alperes a kereset elutasítását és a felpereseknek perköltségben marasztalását kérte. Megítélése szerint a szakértői vélemények alapján egyértelmű, hogy nem a fokozott veszéllyel járó tevékenység (reptetés) és annak tárgya (a modellrepülő), illetve annak valamilyen meghibásodása idézte elő a balesetet, hanem a modellrepülő irányítását hátrányosan befolyásoló külső frekvencia használat. Miután ez nem tartozik a kárt okozó modellrepülő működési körébe, az alperes helytállási kötelezettsége is kizárt.

Az elsőfokú bíróság közbenső ítéletével megállapította, hogy az alperes a felperesekkel szemben kártérítési felelősséggel tartozik a 2006. május 13. napján bekövetkezett modellrepülő balesettel összefüggésben. Határozatának indokolása szerint az alperes, mint a repülőmodell tulajdonosa és irányítója a veszélyes üzem működésére vonatkozó szabályok szerint köteles helytállni a repülőmodell működtetése során okozott károkért. A felelősség alóli mentesülés érdekében ezért azt kellett volna bizonyítania, hogy a balesetet a repülőmodell működési körén kívül eső elháríthatatlan ok idézte elő. A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján azonban csak feltételezés, hogy nem a vevőberendezés antennájának szakadása idézte elő a balesetet, úgyszintén csak feltehető, hogy valamely - konkrétan nem körülhatárolható - külső frekvenciazavar idézte elő a repülőmodell irányíthatatlanságát. A káreseményt előidéző baleset bekövetkezésének pontos oka tehát nem ismert, ezért az sem állapítható meg, hogy a kár oka elháríthatatlan, és ezen elháríthatatlan ok kívül esik a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén.

Az elsőfokú ítélet megváltoztatása és a felperesek keresetének elutasítása érdekében az alperes fellebbezett. Álláspontja szerint a szakértői vélemények alapján az minden kétséget kizáróan megállapítható volt, hogy a balesetet külső frekvenciazavar okozta, kizárólag ennek eredetét nem lehetett egyértelműen tisztázni. Mindennek azonban jogi érvelése szerint azért nincsen jelentősége, mert a harmadik személy által okozott váratlan frekvenciazavar nem tartozik a repülőmodell üzemének működési körébe, így az alperes kártérítési felelőssége

kizárt. Kifogásolta, hogy az elsőfokú bíróság a bizonyításra szoruló tényekről teljes körűen nem adott tájékoztatást, bár megítélése szerint pontosabb megállapítások új szakértő kirendelése esetén sem várhatók.

A felperes fellebbezési ellenkérelmében az elsőfokú közbenső ítélet helybenhagyását kérte.

A fellebbezés nem alapos.

A másodfokú bíróság - egyetértve ebben a körben a fellebbezésben felhozott érvekkel - úgy ítélte meg, hogy a nyomozati eljárás során beszerzett és a per anyagává tett igazságügyi szakértői vélemények elégséges adatot szolgáltatnak a baleset okának megállapításához.

Dr. N.M. igazságügyi légi közlekedési szakértő a repülőmodell sérüléseinek elemzése során arra a megállapításra jutott, hogy a motor, a légcsavar, a kormányfelületek, az elektromos működtető szervók és működtető mechanizmusok az ütközés pillanatáig működőképesek voltak. Nem tudott viszont választ adni a szakértő arra a kérdésre, hogy a vevőkészülék antennája a repülőmodell becsapódásakor szakadt-e le, vagy az már a korábbi repülések, illetve a perbeli repülés során, de még a balesetet megelőzően levált. A rendelkezésére álló adatok alapján azonban - a balesetről készült videófelveteleket is megtekintve - a működésképtelen állapot bekövetkezésének legvalószínűbb okát abban látta, hogy a fedélzeti rádióvevő készülék nem a saját adójától származó jelet érzékelt.

V.A. igazságügyi villamosmérnök szakértő az antennakábel szakadásának okát vizsgálva azt az egyértelmű megállapítást tette, hogy a vezeték szakadás egyszeri erőbehatás eredménye. Véleménye szerint a modell lezuhanásakor léphetett fel olyan erőhatás, amely az antennakábelt nagy erővel a nyomtatott áramkörű lap éléhez nyomta, egy esetleges oldalirányú mozgással is kiegészülve. Összességében azt állapította meg, hogy a balesetet megelőző időpontban az antenna megfelelően volt a készülékhez csatlakoztatva, az a jelek vételére alkalmas állapotban volt.

E két szakvélemény alapján tehát kizárható volt, hogy a repülőmodell motorikus, elektronikus, vagy egyéb meghibásodása, illetve a rádióadó vagy vevő berendezés hibája vezetett a balesethez. Dr. K.T. eseti rádiótechnikai szakértő ezért már csak az adó- és vevőberendezések rádiótechnikai zavarával foglalkozott. Szakértői véleményében lényegében kizárta a modellirányító adó, illetve a modellrepülőbe épített vevő működését módosító külső zavaró rádiófrekvenciás jel hatását. A baleset legvalószínűbb okaként a vevőberendezés interferencia zavarát - a vevőkészülékbe az antennán keresztül bejutó, és az információ átvitelét befolyásoló külső zavaró hatást - azon belül az azonos vagy szomszéd csatornás zavart jelölte meg, amely eredhetett akár a verseny környezetéből, akár távolról, nem modellirányítás céljára szolgáló berendezéstől is.

Közvetetten a szakértő által megállapított baleseti mechanizmust támasztja alá a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezetének zárójelentése is, amely szerint minden fajta rádióirányítás - akár analóg, akár digitális az irányítást végző berendezés - ki van téve az interferencia hatásának. A zárójelentés külön hangsúlyozza, hogy a légi modellezés területén a frekvencia interferencia fellépte nem zárható ki.

Mindezekre a bizonyítékokra figyelemmel az elsőfokú bíróságtól eltérően a másodfokú bíróság azt állapította meg, hogy a 2006. május 13. napján bekövetkezett repülőmodell baleset oka a modellrepülő vevőberendezésének interferencia zavara (azonos vagy szomszéd csatornás zavar) volt.

Helyes ugyanakkor az elsőfokú bíróságnak az a megállapítása, hogy a repülőmodell működtetése fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősül, ezért az alperes felelősségét az erre vonatkozó rendelkezések alapján kell elbírálni.

A Ptk.345.§-ának (1) bekezdése szerint, aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni. Mentessül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.

A törvény idézett rendelkezésére figyelemmel a másodfokú bíróságnak abban a kérdésben kellett állás foglalnia, hogy a frekvencia interferencia - akár az azonos, akár a szomszéd csatornás zavar - a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül vagy azon belül eső oknak tekinthető-e. Ennek megválaszolása során a Ptk.346.§-a (2) bekezdésnek alkalmazása körében kialakult ítélkezési gyakorlat (BH 2000.348.) nyomán abból kellett kiindulni, hogy maga a jogszabály nem a fokozott veszéllyel járó tevékenység eszközén, hanem a veszélyes üzem működési körén kívül eső okot tekinti olyannak, amely elháríthatatlansága esetén a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának a felelősség alóli mentesülését eredményezi.

A légi modellirányító eszközök egy rádióadóból és egy repülőmodellre szerelt vevőkészülékből álló, egyirányú rádió összeköttetéssel működő rövid hatótávolságú rádiós eszközök. A rádiómodell irányítása az Európai Rádiókommunikációs Bizottság ERC/REC 70-03 ajánlásában megadott, egyedi engedély nélkül használható frekvenciasávon történik. A rádióadó berendezés által küldött, a repülőmodellre szerelt rádióvevő, és ezen keresztül a repülőmodell irányítására szolgáló jelek (bitsorozat) továbbítását biztosító frekvenciasáv tehát szükségszerűen hozzátartozik a repülőmodell, mint veszélyes üzem működési köréhez. Dr. K.T. szakértői véleménye, de különösen a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezetének zárójelentése alapján az is egyértelműen megállapítható, hogy a frekvencia interferencia jelensége - a fellebbezésben foglaltakkal ellentétben - a rádióirányítás területén nem egy váratlan, ritkán előforduló behatás, hanem egy olyan fizikai jelenség, amellyel mindenféle rádióirányítás esetén számolni kell. A

perbeli balesetet előidéző vevő interferencia zavart tehát a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén belül jelentkező okként kellett értékelni.

Az alperes a felelősség alól magát sikerrel kimenteni nem tudta, ezért - más indokok alapján - helyes az elsőfokú bíróságnak az alperes felelősségét megállapító közbenső ítélete. Határozatát a másodfokú bíróság a Pp.253.§-ának (2) bekezdése alapján azzal a pontosítással hagyta helyben, hogy az alperes a felperesek szüleinek halála következtében a felpereseknek okozott károkért tartozik helytállni. Az iratokat a Pp. 253.§-ának (4) bekezdése alapján az elsőfokú bíróságnak azzal küldi meg, hogy a tárgyalást a követelés összegére folytatni kell.

Az alperes fellebbezése sikertelen volt, ezért a Pp.78.§-ának (1) bekezdése alapján köteles a felpereseknek ügyvédi munkadíjból álló másodfokú perköltséget fizetni. Ennek mértékét a másodfokú bíróság a bírósági eljárásban megállapítható ügyvédi költségekről szóló 32/2003.(VIII.22.) IM rendelet 3.§-ának (3) és (5) bekezdése alapján állapította meg.

Pécs, 2010. február 18.

dr. Lábady Tamás s.k. a tanács elnöke, dr. Kutasi Tünde s.k. előadó bíró, dr. Hrubai Adrienn s.k. bíró